

Vom Glück, der Erste zu sein!

Bericht von Rainer Schwarz, Einzelmitglied im BWLV und regelmäßiger Charterer am Hornberg

Zur Sache:

- > Die neue ASK 21 Mi D-KKSH ist seit dem 19. Juli an der BWLV-Segelflugschule Hornberg im Einsatz und steht dort künftig für Schulung und „Wandersegelflug“ zur Verfügung.
- > Das erste Solo auf der D-KKSH wurde am 25. Juli geflogen.
- > Die erste Berechtigung „Eigenstart von Segelflugzeugen mit Hilfsantrieb“ wurde auf der D-KKSH am 5. August erfolgen.

Zur Person:

- > Als 55-jähriger „Spätberufener“ im Juni 2001 erste „Segelflug-Schnupperflüge“ am Hornberg.
- > Im Juni 2002 A-Prüfung, im Juni 2003 PPL (C).
- > Bisher ca. 350 Starts und 160 Flugstunden, vorwiegend am Hornberg.

Vom Glück, der Erste zu sein:

Nachdem ich bisher die F-Schlepp- und die Windenstart-Berechtigung besitze, war es jetzt mein Ziel, auch möglichst schnell die Berechtigung zur dritten Startart, die nun am Hornberg möglich ist, zu „erfliegen“.

Am 23. Juli war es soweit, dass ich mit Hans Hörber – nach ausführlichem Studium des Handbuches und entsprechender Einweisung – zum ersten gemeinsamen Flug mit der „Sierra Hotel“ starten konnte. Für einen bisher – von einigen Starts mit dem Falken während der Ausbildung abgesehen – „reinen“ Segelflieger doch ein Erlebnis, das eine neue fliegerische Herausforderung war.

Mit einer selbstverfassten Checkliste für Start, Flug und Landung auf dem linken Oberschenkel ging es los.

Die Instrumentierung für den Rotationskolben-Antrieb der Mi mit Bedieneinheit und Bedienkonsole ist übersichtlich und gut verständlich.

An den Hauptunterschied zur ASK 21 beim Start gewöhnt man sich ebenfalls schnell: da das Bugrad der Mi lenkbar ist, gilt es, bis kurz vor dem Abheben das Bugrad am Boden zu halten, um so die Seitenrudere Wirkung zu nutzen. Ein entlastetes Bugrad, das bei windbedingt kräftigem Seitenruderausschlag wieder auf den Boden trifft, hat besonders auf einer Asphaltbahn eine heftige spurverändernde Wirkung!

Der erste Start „aus eigener Kraft“ und der anschließende Flug von einer halben Stunde mit Hans erforderten natürlich besondere Konzentration, haben aber auch bereits richtig Spaß gemacht!

Da ich dazu neige, mich fliegerisch möglichst auf die sichere Seite zu legen, habe ich bereits vor dem ersten Start mit Hans besprochen, dass ich anstatt der vor dem ersten Alleinflug vorgeschriebenen zehn Starts lieber einige mehr mache. Nach dem 13. gemeinsamen Flug war dann der erste Alleinstart angesagt, der – wie die gemeinsamen Flüge vorher – problemlos verlief.

Auch jetzt war das Abspulen der nach beendetem Steigflug auf 600 Meter über Platz – bei leichter Thermikunterstützung in ca. 5 Minuten – erforderlichen Dinge kein Problem: Gas auf Leerlauf, nach Abkühlung des Kühlwassers auf 50 Grad (ca. 30 Sekunden) Zündung aus, Propeller-Arretierung ein, Prop einfahren in die 2/3-Kühlstellung (jetzt kann man schon die etwaige Thermik nutzen), Temperaturanstieg auf Maximum um 70 Grad und anschließenden Rückgang um mindestens zwei Grad abwarten, dann Prop komplett einfahren, und bei allem die Luft-raumbeobachtung nicht vernachlässigen. Und nach der Landung auf der „drei fünf“ dann die Überraschung: Hans gratulierte mir, da ich der Erste war, der die D-KKSH solo geflogen hat! Das war natürlich ein Grund mehr, am Abend nach meinem dritten Solo und eingeräumter Halle mit den Fliegerkameraden anzustoßen!

Am 4. August hieß es wieder „auf zum Hornberg“ und am 5. August war es dann soweit: Nach weiteren sieben Soli hatte ich wieder das Glück, der Erste zu sein, der auf der D-KKSH die Berechtigung zum „Eigenstart von Segelflugzeugen mit Hilfsantrieb“ erworben hatte.

Aus meiner Sicht noch folgende Bemerkungen:

1. Die Steigleistung der Mi ist sowohl einsitzig, als auch doppelsitzig recht ordentlich.
2. „Gefühlt“ gleitet die Mi wegen ihrer zusätzlichen 100 kg etwas besser als die ASK 21.
3. Die Standfestigkeit der Antriebseinheit im harten Schulbetrieb bleibt abzuwarten. Die bisherigen Erfahrungen am Hornberg sind in Ordnung, die statistische Basis ist jedoch noch klein.
4. Kritischer Punkt – vor allem im Flug – scheint mir das Einfahren des Propellers zu sein: Das ist auch möglich, ohne die Propeller-Arretierung zu setzen und den Prop senkrecht dagegen laufen zu lassen, also auch in jeder anderen beliebigen Stellung. Man bekommt den Prop auf diese Weise natürlich nicht in den Rumpf.

Mein Fazit:

Ich freue mich, dass ich die Eigenstartberechtigung am Hornberg so schnell erwerben konnte, weil sie mir weitere Flugmöglichkeiten eröffnet. Die bisherigen knappen sieben Stunden Flugzeit auf der Mi werden sicher (und hoffentlich) nicht meine letzten auf diesem Modell sein.

Ich wünsche allen, die sich zum Erwerb der Berechtigung zum „Eigenstart von Segelflugzeugen mit Hilfsantrieb“ am Hornberg entschließen, mindestens genauso viel Freude daran, wie ich sie hatte und allzeit gute Starts und Landungen!

Siehe hierzu auch das Foto nach der Landung von meinem 10. Solo!



Der Autor nach dem 10. Solo mit der ASK 21 Mi D-KKSH an der BWLV-Segelflugschule Hornberg